HONDA

e-dream

Hondaの環境コミュニケーション誌［イー・ドリーム］

vol.15

スマート・ドライブ

地球にやさしい省エネ運転

節約とCO2削減を実現する快適エコドライブ

耐久レースで実践される省エネ運転とは

環境への夢を乗せ、働くハイブリッドタクシー

「エコドライブ」の普及が温暖化ガス削減のカギを握る

改正道路交通法施行前の銀座中央通り

施行後の銀座中央通り

地球温暖化の原因であるCO_2削減に向け、「エコドライブ」は有効な手段といわれている。果たして、実際の効果はどれ位あるのだろう。その実効性について識者に話を伺った。

昨年6月1日に施行された改正道路交通法。その一番の目玉は、路上駐車の取り締まり強化である。

その効果は、東京23区と全国14政令指定都市（調査時）の幹線道路で、渋滞解消などにより年間約1,810億円の経済効果があるという（警察庁試算）。渋滞による社会損失の大きさが分かろうというものだが、大きな削減効果をみせたものがもう一つある。CO_2だ。その値、年間にして約15万2,000t（警視庁試算）。

しかし、この試算を『控えめな数字』とする見方がある。交通や環境問題に詳しい三井情報株式会社総合研究所 伊東大厚氏は「警視庁の試算で対象になった道路の総延長は約2,200km。これは全国の市街中心部を走る幹線道路の13%に過ぎません。路上駐車の取り締まりは、都道府県庁所在地など全国の都市で行われています。道路延長比で拡大すれば、その削減効果は全国で113万tまで積み上がります」と話す。

伊東氏はさらに、エコドライブの実践も大きな効果が期待できるという。「マイカーとトラックドライバーの半分がエコドライブを実施すると、それぞれ年間324万tと223万tの削減。計547万t のCO_2削減につながります」。これに渋滞緩和の削減量113万tを足すと、合計で660万tの削減となる。

京都議定書による運輸部門の2010年度政府目標は、毎年の排出量を2億5000万tまで抑制するというもの。2005年度は達成まであと681万tとなった。「2人に1人のドライバーがエコドライブをすれば、試算上、今年にも運輸部門の目標が達成できるレベルです」（伊東氏）。一人ひとりが意識を持ち実践すれば、クリアできる数値なのだ。残り3年あまり、個人レベルでの取り組みがより重要となってくる。

CONTENTS

スマート・ドライブ

P2 「エコドライブ」の普及が温暖化ガス削減のカギを握る

P3 エコドライブの「本当の話」

P7 自分のできることから実行しています
シビックハイブリッド　オーナー　那須豊子さん

P8 TOPICS　働くシビックハイブリッド
株式会社ミナト高橋新蔵商店
三菱UFJ信託銀行株式会社

P10 レースで実践するエコドライブ

P11 Earth People「ソーラーカー」
夢のクルマを作る人に聞く、地球のこと
電気自動車エンジニア　高崎隆雄

P12 NEWS@ECOLOGY

e-dream
「イー・ドリーム」は、Hondaが発行する環境コミュニケーション誌です。
「e」は「ecology」「environment」の意味

Cover Story

エコドライブからはじめる環境取り組み。それは、地球のハンドルが市民一人ひとりに委ねられている、ということかもしれません。すでにはじめている人も、これからの人も、明日からスマート&スムーズ運転を心がけましょう。

エコドライブの「本当の話」

エコドライブというと、「面倒くさい」「遅い」といったイメージを持つ人が多いかもしれない。しかし、本当はもっと簡単に、だれでも気軽に始められる運転のコツなのだ。今回は節約アドバイザーとして活躍する和田由貴さんをゲストにエコドライブに対する誤解を解き明かす。

取材・文／土屋晴子　撮影／坂本隆志　ミワタダシ（人物）

篠原道雄●しのはら・みちお
本田技研工業（株）経営企画部
環境安全企画室　主幹

和田由貴●わだ・ゆうき
2001年11月節約のアイディアや、暮らしの豆知識などを掲載するwebサイト「ろんぴの簡単節約生活」を開設、人気サイトになる。現在2児の母、現役節約主婦をしながら、節約アドバイザーとして各メディアを通じ節約情報を発信。

篠原　和田さんは「節約アドバイザー」として活躍されていますが、節約に関心を持ったきっかけは何だったんですか？

和田　結婚当初は、独身時代と同じように欲しいものを買っていましたが、それでは全くやっていけなくて（笑）。ムダな出費を減らそうと、まず電球を「電球型蛍光灯」に変えてみたら、それだけで電気代が月2000円も減りました。そういう経験から、知らぬ間にいろいろ浪費してるんだなと気づいたんです。篠原さんは、やはりお仕事がら、環境のことに気を使っていらっしゃるんですか？

篠原　私も以前は、わりと浪費型の生活をしていましたが、この仕事に携わるようになってから意識が変わりました。運転の意識もガラリと変わって、今では自分が一番燃費のいい走りをしたい、なんて思いながらハンドルを握っています。

和田　そうですか。実は最近まで知らなかったのですが、燃費って、運転の仕方で変わってくるんですね。クルマの性能で決まってしまうとばかり思っていました。

篠原　確かに、燃費はエンジンの大きさなどによって、ある程度は決まってきます。でも、それだけではなくて、同じ車でも上手な運転をすれば、燃費はかなりよくなるんですよ。

エコドライブを実施する10のポイント

1 ふんわりアクセル
2 加減速の少ない運転
3 早めのアクセルオフ
4 エアコンの使用を控えめに
5 アイドリングストップ
6 暖機運転は適切に
7 道路交通情報の活用
8 タイヤの空気圧をこまめにチェック
9 不要な荷物は積まずに走行
10 駐車場所に注意

社団法人日本自動車工業会　ホームページより抜粋

和田　それって、いくら省エネ型の冷蔵庫を買っても、食材を詰め込み過ぎたり、ドアを開けっぱなしにしたりしておくと電気を浪費するのと同じですよね。

篠原　そのとおり。ですからエコドライブは、賢い節約術と同じなんですよ。残念ながら、実践する人がまだ少ないのが現実ですが…。

ちょっとした心がけで年間8万円の節約に

和田　エコドライブを実践しないのは、言葉では知っていても、具体的な運転方法を知らなかったり、実際にどのぐらい効果があるのかわからないからだと思います。最近はガソリン代が上がったこともあって、主婦でも燃費への関心が高まっていますが、「どうせ、大した節約にはならない」と思い込んでいる方が多いんです。

篠原　皆さん、電気代は毎月確認しますが、毎月のガソリン代を家計簿で確認する人は少ないので、効果がわかりにくいんでしょうね。

和田　そういう人には、エコドライブでどれだけガソリン代が節約できるか、数字で説明するのが一番だと思います。実は私も、JAFが主催する「エコドライブテスト」を受けたことがあって、そのときどれだけの節約になるか計算してもらいました。そうしたら、なんと年間8万円も節約できることがわかったんですよ。

篠原　それはすごいですね。

和田　普段どおりに走った後、コツを教えてもらい同じコースを走ったら、10分間でガソリン400mℓの節約に。1年で1万km走るとして、ガソリンは年間660ℓ、金額で約8万円の節約です。

篠原　車の性能や走行状況にもよりますが、その程度の差は運転方法を変えるだけで出ると思います。エコドライブといっても、難しくなかったでしょう。

和田　そうなんです。車の流れを把握して車間距離に余裕を持つか、急発進・急停車しないといった基本的なことばかりです。それだけでこんなにも違うものかと驚きました。

篠原　和田さんが経験した感覚を日頃の運転でも感じてもらえるように、去年販売されたホンダ車の約8割には、燃費計やECOランプが付いているんですよ。

和田　それはいいですね。一目瞭然ですから。私もテストを受けたとき、燃費計を見てショックでした。アクセルを踏むと燃費がガクンと下がって、「ああ、もったいない」と(笑)。

篠原　ゲーム感覚で省エネ運転が身につくので、効果的だと思います。ただ、ホンダ車にお乗りいただいていても、燃費計の存在をご存知なかったり、うまく活用されていない方が多い。これを機会に、ぜひ使いこなしていただきたいですね。

エコドライブとは賢く、スムーズな運転のこと

和田　エコドライブと聞くと、アイドリングストップとか、余計な荷物を降ろすことがよく言われますが、肝心の運転方法についてはあまり知られていない。私の周りでも、エコドライブというとゆっくり走ることだと思い込んでいる人がいます。

篠原　その認識はぜひ改めてほしいですね。基本は「流れに乗ったスムーズな運転」。決してノロノロ走ることではないんです。

運転前の準備 ～タイヤの空気圧と荷物のチェック～

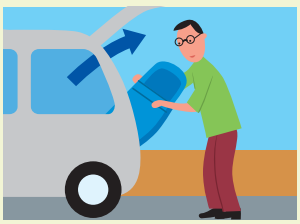
タイヤの空気圧は定期的にチェック

タイヤの空気圧が減ると余計な力が必要となり、燃費が悪化する。現代のほとんどのクルマは運転席ドア内側に適正空気圧を表示している。販売店やガソリンスタンドで定期的にチェックしよう。

適正空気圧を保つよう、こまめに確認

余分な荷物はできるだけ積まない

トランクルームを倉庫代わりに使うような荷物の積み方は、エコドライブには大敵。運転の際は必要最低限の荷物だけを載せるよう心がけよう。



ムダな荷物は出来るだけ載せない

ハンドルを握ったら ～暖機運転は不要、定速走行を心がける～

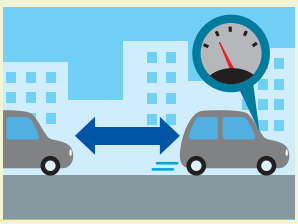
走りながらの暖機で十分

寒冷地など一部の状況を除き、Honda車をはじめ現在販売されている多くのガソリン車は暖機運転の必要はない。暖機によって走行時の燃費は改善するが、5分間の暖機で約160mℓの燃料を消費(2ℓクラスの場合)し、燃費は悪化する。

季節に関係なく、暖気運転の必要はない

回転数は一定をキープ

走行中はなるべく加減速の少ない、スムーズな運転がポイント。特にエンジン回転数を一定に保つことで、燃料消費を抑えられる。回転計を装備しないクルマであれば、エンジン音が一定になるよう心がけるのがコツ。



走行中は加減速の少ないスムーズな運転を

和田　例えばどんな状況が当てはまりますか？

篠原　信号が変わってスタートする際、前のクルマが進んでから動作をはじめると、車間距離が開いてしまい、焦ってアクセルを強く踏みがちです。これが燃費によくない。発進時も、流れに乗っている時も、直前の車両だけでなく、常に数台前の動きを見て、急にアクセルやブレーキをかけたりしないように運転するのがコツです。

和田　ゆっくり走るのが燃費に悪いというのは、お湯を沸かすとき、省エネを意識するあまり弱火で時間をかけすぎてしまうと、結局ガス代が高くつくのと同じですね。

篠原　そうそう。低速で走るだけだと、かえって燃費が悪くなることは知っておいていただきたい。

和田　一方で、男性ドライバーのなかには速く走りたい、それがカッコイイと考えている人もいますよね。そういう人たちには、どのようにアドバイスされますか。

篠原　エコドライブというと、どこかケチケチしたイメージがありますが、全く違います。スムーズな運転とは、車にムダな仕事をさせないこと。要するに賢い運転、スマートな運転をするということです。

和田　スマートな運転ですか…。

篠原　私が普段から意識しているのは、アクセルを足したり戻したりせず、ゆっくり一定の力で踏むこと。そして、ある程度加速したらペダルを「踏む」のでなく、軽く「置く」ようにして速度を保ちます。あとは先の信号が赤になるのが見えたら、アクセルから足を離して惰性走行を心がけますね。

和田　つまり、アクセルもブレーキも踏んでいない状態ですね。

篠原　アクセルを踏まないとエンジン内に燃料が噴射されません。

和田　燃料なしなのに、ちゃんと走れる。これはお得ですね(笑)。

篠原　惰性で走っていると自然にスピードが落ちてきますから、停車位置に合わせてゆっくりブレーキを踏んでいけばいい。

和田　止まる直前までアクセルを踏むよりも、気持ちに余裕ができそうですね。

篠原　本当に運転が上手な人のドライブで峠道を走ると、どれだけムダなく、無理なく車を操っているかよくわかる。急発進・急加速もないので、実に乗り心地がよくて、車酔いもしません。これこそ究極のエコドライブだと思います。

和田　そういう人の運転は、燃費もいいわけですね。

篠原　周囲の流れにあわせて無理なく、余裕を持って走れば、それは安全運転にもつながります。エコドライブは周りのクルマや同乗者に気を配る乗り方。マナーのある運転ってスマートじゃないですか。

和田　マナーのよい運転って、カッコイイですよね。それが、省エネにも安全運転にもつながるなんて…

篠原　やらなきゃ損ですよ。

和田　最近はカーナビにお世話になることが多くて、初めての場所で

無理な運転をしないことは省エネルギーはもちろん乗る人にもやさしい

平均時速30キロでCO_2排出量は約半分に

エコドライブを支えるHondaの環境装備

どれだけ燃料を使っているか分かる

燃費計

メーターパネルのディスプレイに表示される燃費計は主に2種類ある。燃料満タン時から給油するまでの燃費を表示する「平均燃費計」と、走行中の燃料消費状況を帯グラフなどで表示する「瞬間燃費計」だ。

平均燃費計

瞬間燃費計

燃費のいい走りをしているか分かる

エコランプ

定速走行時や減速運転時に経済運転をしていることを表示する「ECOランプ」。燃費の良い状況で走行している際に、メーターパネル内に緑色のECOマークが点灯する。

マークが点灯するように運転すると、燃費が向上する

より詳しい道路状況を把握できる

インターナビ

インターナビではクルマをセンサーにすることでVICSの約8倍にあたる36万kmの道路情報を収集。高速道路の分岐車線別の混雑状況や、より精度の高い渋滞情報の提供を可能にしている。また、あらかじめ自分の車両の情報を端末に登録することで、車両サイズに合わせた駐車場を案内する。

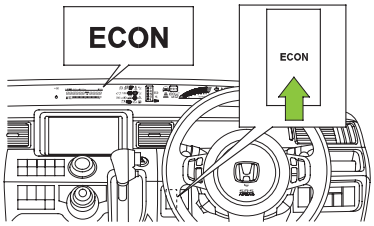
インターナビシステム

※インターナビ・プレミアムクラブの基本サービスは無料ですが、サービスを利用するにはHonda販売店での会員登録が必要です。

快適と省エネを両立するエアコン

ECON

エアコンとCVTの作動を制御して、省エネ運転をサポートするシステム。ECONモードが作動しているときはエアコンの効きが弱く感じられることもあるが、これは走行状況に応じて自動でエアコン出力を調整しているため。



※詳しい操作方法などはお乗りのHonda車の取扱説明書をご確認ください。

も安心です。

篠原　カーナビを上手に活用すれば、回り道せずに必要最小限の燃料でドライブできますよね。ホンダのインターナビでは、精度の高い渋滞情報を入手できるだけでなく、自分のクルマに合った駐車場検索もできるんですよ。

和田　それはとても便利ですね。初めての場所だと駐車場探しにウロウロして、時間も燃料も無駄遣いしがちです。行列に並ばなくてもいいし、路上駐車も減るかもしれませんね。

篠原　路上駐車は渋滞の主な原因の一つです。渋滞の平均車速10キロのCO_2排出量を100とした場合、時速30キロでは約半分になるんです。

和田　そんなに差が出るのなら、なおさらみんなで意識しないといけませんね。

温暖化は身近な問題 子供たち以上に 大人はもっと意識が必要

運転をする人が無意識でエコドライブできるクルマに

和田　エコドライブの目的はCO_2の排出量を抑えて温暖化を防ぐことです。最近は学校でも温暖化やごみ問題といった環境問題について習うので、我が家でも子供のほうが環境意識が高い面があります。

篠原　それは素晴らしい。

和田　驚いたのは、クリスマスツリーに電飾を付けたら、子供が消すんです。「いま電気を使い過ぎると、大人になる頃には使えなくなるかもしれない」と。

篠原　うーん、我々大人も、もっとしっかりしないといけませんね。

和田　温暖化というと、遠い未来の話のような気がすると思うんです。実際は、自分や子供たちに影響が及ぶことから、もっと緊迫した状況にあるはずです。

篠原　環境問題は、国や立場を超え、すべての人が取り組むべき課題。消費者の方が意識を持つのは、大切なことだと思います。

和田　エコドライブの実践によって温暖化防止に少しでも貢献する意識を、私たち全員が持つべきだし、私自身、そういう意識はいつも頭の片隅に置いています。

篠原　ただ、メーカーとしては、「企業も頑張っているから、お客様も努力して」とは言いたくない。それは僭越なことだと思っています。

和田　車をつくる側の方々は、そういう意識をお持ちなんですね。

篠原　ドライバーの皆さんへのエコドライブの普及は今後も取り組みたいと思います。でも、我々が目指しているのは、「意識しなくてもエコドライブができて、楽しく走れるクルマ」をつくること。例えばシビックハイブリッドなどは、まさにそういうコンセプトで作った製品です。

和田　そこまで努力している企業があるのは、とても頼もしい。私たち消費者の側は、エコドライブの実践はもちろん、優れた製品を率先して選ぶことも大切ですね。

シビックハイブリッドのエコドライブ・テクノロジー

Hondaのハイブリッドシステムは、
従来のクルマにモーターとバッテリーなどを
追加するだけのシンプルな構造が特長です。

モーターアシスト

ガソリン車は、発進・加速時に多くの燃料を消費する。ハイブリッド車は、発進・加速時にエンジンの力にモーターの力を加え合わせるので、同じ大きさのクルマに比べて燃料消費が少なくて済む。

作動状況はメーターパネルの表示で確認できる

回生ブレーキ

減速時に発生するエネルギーを、モーターで電気に変えてバッテリーに充電。蓄えた電気は発進・加速時にモーターを動かすために使う。

モーターは減速エネルギーを使って発電する

オートアイドルストップ

停車時にエンジンを自動的※に停止し、燃料消費と排出ガスをなくす。ブレーキから足を離すとエンジンが再始動する。また、エンジン停止時でもエアコンが利用できるなど、快適性を損なわない工夫が施されている。

アイドルストップ中は回転計内のランプが点滅する

※条件によってはエンジンを停止させない場合があります。

道のプロに聞く「夏の渋滞回避策」　渋滞を「起こさない」走り方

例年、お盆の時期になると帰省渋滞のニュースを目にする。なんとか回避することはできないだろうか？

高速道路で渋滞が起こる原因は事故や緊急工事、天候など様々。しかし中日本高速道路株式会社（NEXCO中日本）の長谷川周三さんはドライバーの力で渋滞を緩和できるという。

具体的にはトンネル入口でも速度を一定に保ったまま進入する、あらかじめ上り坂の手前で加速しておくといったこと。「流れの先頭を走るクルマのスピードが遅くなれば、後続車は減速せざるを得ず、渋滞の一因となります」（同・角谷俊彦さん）。

一定速度を保ち、上り坂の案内板が出てきたら、余裕をもって加速しておくこと。安全運転はもちろん、車間距離を保ち、スピードの出し過ぎに気をつけよう。

●事前情報のチェックは必須

NEXCOではインターネットなどで渋滞予測情報を提供している。月日、時間帯、走行区間を入力すると、過去の統計データから予想所要時間がわかる（http://kousokubiyori.jp/）。また、ETCの時間帯割引を実施するなど、通行量の分散化に積極的だ。

事前情報をチェックして、できるだけ道路が空いている時間を利用する。またETCなどの料金割引制度を有効活用し、快適なドライブを楽しもう。

トンネルや上り坂の手前で掲示される「速度注意」の案内板

取材・文／編集部　撮影／ミワタダシ

エコドライブ、省エネ、自分のできることから実行しています

シビックハイブリッドオーナー
那須 豊子さん

普段の運転をちょっと変えてみるだけで実践できるエコドライブ。その効果をさらに高め、誰でも簡単に省エネ運転ができるようになるのがハイブリッド車だ。そこで今年3月にシビックハイブリッドのオーナーとなった那須豊子さんに、実際に乗ってみての感想を伺った。

ご主人を駅まで送迎するため、毎日ハンドルを握っているという那須さん。実は以前からエコドライブを実践されている「エコ・ドライバー」だ。駐車、停車中などクルマを動かす必要がないときはエンジンを切る。夏場は車内の熱い空気を入れ替えてからエアコンをかける。「特別な意識はあまりなくて、昔からやっていたことなんです」

新車購入を検討するにあたって、ハイブリッド車は最初から候補に挙がっていたそうだ。

「子供たちが独立して、夫婦二人でゆったり乗れるセダンにしようと思っていたのですが、買うならやっぱりハイブリッドかなと話していました」

那須さんは幼少時代を隅田川近くで過ごした。当時、川は工場からの廃液で汚れていて、とても遊べるという感じではなかった。「次の世代には、きれいな環境を残してあげたい」。そんな思いも、ハイブリッド車購入を後押しした。

乗り始めて気がついたのは走行音が静かなこと。もちろん燃費の良さにも目を見張った。「給油回数は以前乗っていたクルマの三分の一。びっくりしました」。ご主人は思いのほか気持ちよく走れることに驚いたそうだ。

「エコカーだから期待していなかったようだけれど、高速道路を走ったら『すべるように走るね』と満足している様子でしたよ」

停止時の自動アイドリングストップは「街中でエンジンが止まると、『今は空気を汚してないな』って。ちょっと気持ちいいですよ」。また、アイドリングストップによって発進時に余裕がうまれた。「普通のAT車はブレーキを離すとスルスルと進んでしまうけれど、アイドリングストップからの発進だと気持ちの中で一呼吸おけるので、安心できます」

近所に住む息子さんは、遠方ドライブの時にはクルマを借りにくるとか。「自分の車があるのに、シビックは燃費もいいし運転も楽だしと、気に入ったみたい。私たちもこの夏にはドライブに出かけようと、今から計画中です」。那須家の皆さん、ハイブリッド・ライフを満喫しているようだ。

燃費がいい、だけでは選ばれない

Honda Cars習志野　佐倉志津店　**佐藤貴司**さん

当店でハイブリッドをご購入のお客様は、学校の先生や大学教授など、環境問題を身近にお考えになる立場にいらっしゃる方が多い印象です。ハイブリッドは低燃費という面がクローズアップされますが、やはりそれだけで選ばれる方は少ない。ご自身が環境について何かできないかと、問題意識をお持ちの方に選んでいただいている。年齢層でいえば40代後半から50代の方です。初めてクルマを買う方、若い世代の方に乗っていただけるようになれば、もっとハイブリッドが身近な存在になると思います。

海外エコドライブ事情

世界各国のドライバーはエコドライブをどのように捉えているのだろうか。環境問題に対して先進的な取り組みが見られる欧州の実情をのぞいてみよう。

試験科目にエコドライブ

エコドライブを積極的に推進している欧州では、運転免許取得時のカリキュラムに、エコドライブが盛り込まれている。学科の授業で扱われることはもちろん、筆記試験の設問のほか、実技にも盛り込まれている。

スイスを例にとると、実技試験の際には環境の観点からエコドライブについて理解できているか、操作面では「エンジン回転数のチェック」「ギアを適正に上げている」といった点が厳しく評価される。ちなみにスイスでは免許取得後3年間は「一時的な免許」期間で、この間に重大事故や違反があれば免許剥奪（最初からやり直し）。また、違反がなくとも免許取得後3年以内に講習の受講が義務づけられ、再びエコドライブを学ぶことになる。

環境意識が行き渡った交通社会

欧州では一般、プロドライバーを問わずアイドリングストップの実施が徹底されている。スイスでは踏切停車中のアイドリングストップ実施が法律で定められており、行わなかった場合は取り締まりの対象となる。またフィンランドのある保険会社では、エコドライブに積極的に取り組むドライバーに対して、自動車保険料の割引を実施している。

日本と欧州では交通環境が異なるため一概には言えないが、その意識の高さは私たちも大いに見習いたい点だ。

ミナトタクシー

取材・文／瀬上昌子　撮影／羽切利夫

お客様・従業員、そして地球に笑顔を持続可能なタクシー会社を目指して

2002年、ハイブリッドタクシーが宮城県仙台市内で営業を開始した。その事業者は「人と地球にやさしいタクシー会社」を社是に掲げる株式会社ミナト髙橋新蔵商店（通称ミナトタクシー）だ。

55年前、名取市で創業した同社は、タクシー激戦区である仙台市内で新規参入と同時に、CO2排出量の少ない小型ハイブリッド車、トヨタ・プリウスを導入した。普通車よりも高額なハイブリッド車を導入することは、約4年で寿命を迎えるタクシーの営業車両としては、採算が合わず難しいとされていた。しかし、同社は、前例のないこの決断を前向きに捉え、DOOR TO DOORで送迎する営業スタイルとドライバーの質の高いサービスによりリピーターを着実に増やし、小型ハイブリッド車による営業は主に子供や年配者からの人気を集めた。

そして2007年3月、よりグレードの高いサービスを目指して、ビジネスマンをターゲットとする中型ハイブリッド車による新展開をスタート。そこで大量導入されたのがシビックハイブリッドだった。この導入により、同社のハイブリッド車が占める割合は、全営業車両（130台）の約7割に達した。

シビックハイブリッドでのタクシー営業を実現するために奔走した総務部長の下川勝之さんは「先駆者としての苦労は沢山ありましたが、次世代に向けた持続可能なタクシー会社を作るという夢にシビックハイブリッドはどうしても必要でした」と語る。今では、月間平均4万件、平日でも1日約1000本の配車をこなし、常にフル稼働しているという。その他の環境取り組みにも積極的だ。「チームマイナス6％」への参加はもちろん、蛍光灯行灯（あんどん）から高効率のLEDへの切り替え、車内に灰皿を置かず、携帯灰皿を配布する等、環境に配慮した様々な取り組みを展開している。

今年6月より搭載されたシビックハイブリッド車専用の省エネ・高効率のLED内蔵行灯

パールホワイトに塗装されたタクシー仕様のシビックハイブリッド。他にも、様々な改良が施されている

ドライバーのマナー向上がエコドライブにつながる

「シビックはお客様からも好評です。乗降時や信号待ちなど、車が停止すると自動的にアイドリングストップしますから、車内が静かなことに驚かれます。そこからお客様との会話がはずむこともよくあるんですよ」。そう語るのは、社員のマナー向上に力を入れる同社にて、社内教育の役割も担うドライバー歴13年の菅山弘通さん。導入後の意識変化について菅山さんに尋ねたところ、プライベートで普通車を運転する際も、ハイブリッドのパフォーマンスに近づける運転を常に意識するようになったという。お客様の心地良さを追求したマナーのよい運転は、自然とエコドライブにつながっているようだ。

今後の抱負を、自らハンドルを握る髙橋新二郎社長に聞いた。

「お客様や社員を含めすべての人々の笑顔がある環境にしたい。よりサービスの質を向上させてタクシーらしからぬタクシー会社を目指していきたいですね」。

「環境問題への貢献」という大上段に構えた活動でなく、ただ純粋にお客様や社員のために、笑顔のたえない車内環境、職場環境づくりに力を注ぐ。その誠実な姿勢が、未来の地球環境を一歩ずつ着実に変えてゆく大きな力となっているのだ。

菅山弘道
株式会社ミナト髙橋新蔵商店
ドライバー

下川勝之
株式会社ミナト髙橋新蔵商店
総務部長

髙橋新二郎
株式会社ミナト髙橋新蔵商店
代表取締役社長

三菱UFJ信託銀行

取材・文／土屋晴子　撮影／羽切利夫

信託を通して、お客様の想いをつなぐ豊かな環境を次世代へ受け渡すために

右から、三菱UFJ信託銀行株式会社経営企画部CSR室の池谷幹男CSR室長、名淵一茂主任調査役、総務部管理管財グループの中川千敏調査役

信頼できる人に財産を預け、管理・運用してもらう、信託制度。古くは『ピーターラビットのおはなし』の著者、ビアトリクス・ポター™が利用したことで知られる。英国・湖水地方の野生動物をスケッチする中で、ピーターラビットの世界を生み出したポターは、この自然を残すため、絵本の出版で得た収入で同地方の土地を次々に購入。没後、広大な土地は景観保護を目的に設立された自然環境保護団体「ナショナル・トラスト」に「信託」され、今も当時の姿のまま維持・管理されている。

「ポターの想いは、信託という制度によって、時代を跨ぎ受け継がれています。『金融』や『信託』といった商品・サービス・機能は、今も昔も行動している法人や個人の『想い』を間接的・直接的にサポートするためにあります」と三菱UFJ信託銀行株式会社の池谷幹男CSR室長は言う。

想いをつなぐ。その社会的使命を胸に抱く同行は、2005年10月に旧三菱信託銀行と旧UFJ信託銀行の合併により誕生してから、時代のニーズ（想い）に応えるため、地球環境問題と少子高齢化問題をコアテーマにCSRの取り組みを進めてきた。その取り組みには、商品・サービスといった本業を通じた貢献と、事業活動に伴う環境負荷削減の2種類がある。後者の一環として行ったのが、ハイブリッド車などのエコカーの導入だ。

信託の責務や誇りを重ね合わせ、ピーターラビットを1988年からイメージキャラクターとして採用。以来、通帳、カード、パンフレットに活躍している
© F.W 07

環境への配慮を最優先 全営業車両をエコカーへ

金融機関の最大の環境負荷は、オフィスなどでの電気の使用。一方、これに次いで負荷の大きい自動車については、エコカーへの切り替えによる改善効果が大きい。そこで、2006年6月に導入方針を決定。2007年3月末現在、同社の全車両631台中、206台がエコカー※1になっている。さらに、営業店66店舗には、1台ずつハイブリッド車を導入した。「環境負荷削減はもちろん、ハイブリッド車を導入することで、当社の環境への取り組み姿勢を社員に伝えたかったのです」。CSR室の名淵一茂主任調査役は、導入の目的をこう話す。

「燃費がいいと実感する」「音が静かで、乗り心地がいい」。ハイブリッド車は営業担当者からも好評だ。"お客様に環境への取り組みを評価して頂いた"、"環境・社会問題への企業取り組みも考慮して投資する「SRI（社会的責任投資）ファンド」の話題につながった"など営業面でもプラスに作用している。

2008年度末までに全車をエコカーに切り替えるという大胆な目標も掲げている。「リース車両のため、契約の中途解約に伴うコストが発生しますが、環境配慮を優先するという経営判断により、全車切り替えが決まりました」と総務部の中川千敏調査役は明かす。

三菱UFJ信託銀行は、2007年5月に金銭信託の収益金を財団法人日本野鳥の会に寄付する「野鳥と緑の信託」を発売。お客様の収益金と同額を同行からも寄付する※2というユニークな仕組みを導入した。これに先立ち、温暖化ガス排出権を企業などから受託し、小口化して別の企業に譲渡する「排出権信託」の商品化を発表するなど、商品・サービスを通した貢献も拡大している。「当社のCSRの取り組みは、まだスタートしたばかり。社員全員に当たり前のこととして根付かせ、お客様の『想い』をつなぐお手伝いをしていきたい」と池谷CSR室長は力強く語る。

ピーターラビットを生んだ森や湖が信託制度によって守られたように、私たちの住む地球を次世代へ受け渡すために。同行の挑戦は続く。

※1　平成17年基準低排出ガス認定車かつ平成22年度燃費基準達成車　　※2　半年毎、下限50万円～上限250万円

取材・文／編集部　撮影／羽切利夫

エンデュランス・カーニバルもてぎEnjoy耐久レース

レースで実践するエコドライブ

誰もが気軽な気持ちでモータースポーツを楽しんでもらいたい――、そんな思いから企画された「もてぎEnjoy耐久レース（通称、JOY耐）」。速いだけでも、燃費が良いだけでも勝てない。そんな耐久レースの魅力に迫った。

最近ではハイブリッド車をはじめ、天ぷら油で走るバイオディーゼル車など、エコに配慮した車両も増えてきた

ピットロードに色とりどりのクルマが並んでいる。1970年代のスポーツカーや最新のシビックハイブリッド、コンパクトカーから、大型の外国車まで。サイズも排気量もバラバラなマシンが一度にレースを走る。

JOY耐を企画したツインリンクもてぎの齋藤良彦さんは一人でも多くの人に参加してもらいたいと考えていた。「厳格な車両規定を設けず、できるだけ気軽にエントリーしてもらいたかったんです」。

ただし、性能差が大きいままレースをしてしまってはフェアではない。そこで考えられたのが「給油制限」だ。7時間の長いレースともなると数回の給油が必要となる。JOY耐ではピットでの給油は禁止。サーキット内のガソリンスタンドで補給しなければならない。しかも、一回の給油量は30ℓまで（ターボ装着車、排気量3500cc以上の車両は35ℓ）しか入れられない。

「排気量が大きいクルマは速い分燃費が悪く、排気量が小さいクルマは遅いけれど燃費が良い。そこで給油量を制限することで『ウサギとカメ』の競争が成立するよう考えました」（齋藤さん）。スピードを重視すれば給油回数は増え、燃費を重視した場合は絶対速度で劣る。どちらが勝つかゴールまで分からない。ちなみにここ数年は燃費重視のクルマが優勝している。

さて、レース当日の雰囲気はチームごと様々だ。「優勝を狙っているチームは張りつめた空気がありますが、家族や仲間で参加されているので和気あいあいといった感じです」（同　山崎智成さん）。上位を狙う、ひたすら燃費を追求する、中にはプライベートでプロドライバーが参加しているチームもあるという。

さながら「エコドライブ」競争ともいえるJOY耐は、今年で7回目を迎えた。

山崎智成
ツインリンクもてぎ
モータースポーツ部
運営課

齋藤良彦
ツインリンクもてぎ
モータースポーツ部
運営課　チーフ

上手な運転は「同乗者がうっとりするようなドライブ」

ここ数年、毎回「JOY耐」に出場しているジャーナリストの中部博さん。「結果はもちろん気になるけれど、耐久レースの面白さは順位だけじゃない」。ドライバー、メカニック、ヘルパー、監督、チームが一丸となってゴールを目指す。みんなでわいわいやりながら、レースを一緒に戦うのが魅力だそうだ。

走りながら、中部さんは「クルマより自分が速く走らないこと」を意識しているという。機械である以上、本来の性能より速く走れない。クルマにとって最適な状態で走らせることに集中するそうだ。

「速く走るにはムダな動きは禁物。本当に運転が上手な人の横に乗っていると、うっとりしてしまう程心地よいもの。パワーをロスせずスムーズに走る。これこそエコドライブだと思います」。サーキットも一般道も、効率の良い運転方法の基本は同じようだ。

レース中にミーティングする中部さん（写真右）。ドライバー同士の情報交換は欠かせない

究極の燃費性能を目指して
エコノパワー燃費競技全国大会

1ℓのガソリンでどこまで走ることができるか。Honda製4ストローク50ccエンジンをベースに究極の燃費性能を競うこの大会。中学生からご年配まで、軽量化や空力を考慮して設計したオリジナルのマシンで記録を狙う。今までの最高記録は3,435.325km/ℓ。ガソリン1リットルで日本列島を縦断できる計算だ。

レース会場はツインリンクもてぎのオーバルコース。「タッタッタッ」とリズミカルな排気音だけが聞こえてくる。世界で最も静かなレースと言えるかもしれない

取材・文／佐藤聡　撮影／飯島裕

Earth People

ソーラーカー

夢のクルマを作る人に聞く、地球のこと

電気自動車エンジニア　高崎 隆雄

たかさき・たかお◎1951年東京都福生市生まれ。音響機器メーカーでトランジスタ、自動車会社で制御装置や電池事業にかかわった後、ベンチャー企業ENAXに入社。現在リチウムイオン電池や電気自動車の開発にかかわる。

化石燃料を一切使わない夢のクルマをご存知ですか？

ソーラーカーレースに参加し続けて、15年以上になります。毎年鈴鹿サーキットで行われる「ソーラーカーレース鈴鹿」や、秋田県大潟村の「ワールド ソーラーカーラリー」に自作のマシンを持ち込んで走ってます。海外にも行きます。マレーシアの大会では優勝したこともありますよ。

レースは規定時間内にコースを何周できるかで決まります。省燃費を競うエコランに似てますね。

実は以前エコランをやってて、そこで何度か優勝もしたんです。で何か次を、と考え始めた頃に、ソーラーカーの世界大会が始まると聞いて、飛びついた（笑）。

単にレース好きっていうのもありますが、ソーラーカーの魅力は何と言っても、燃料を使わない、人類の夢のクルマだということ。燃料を使わずに動くものってあとはヨットぐらいでしょう？　その夢のクルマで、しかもF1と同じコースを走る。これは魅力ですね。

マシンも随分進化しました。ソーラーパネルの出力アップや軽量化などで、そのテクノロジーは今やほとんどF1並みのレースマシンです。実際、大会はFIA（国際自動車連盟）の公認ですから、れっきとしたモータースポーツなんです。

スペック的には、ゼロヨンの加速が14秒そこそこですから、市販のスポーツカーかそれ以上。トップスピードは150km／hを超えてます。鈴鹿のあの高低差のあるコースを8時間でだいたい600km走りますから、高速道路を走行しても問題ありません。

ただ実用化となると難しい。ソーラーパネルの価格が、今の10分の1以下になってようやく、でしょうか。本当はエコロジーを考えたら、ソーラーカーレースはやらないほうがいい。例えば秋田のレースに出場するため、マシンをトラックに積んで運ぶ。当然ガソリンを使う。エコなのに矛盾しているわけです。

それでもやるべきだと思う。次の世代を考えたら、ソーラーが最良のエネルギーだと思っているから。ソーラーカーは夢であり、未来なんです。

限られた面積にできるだけ多くのソーラーパネルを張るのがクルマ作りのポイント

高崎氏が運転する自作のソーラーカー「再輝」。完成度の高いマシンもさることながら、その卓越した運転技術にも定評がある

NEWS 01 国内事業活動における2010年度環境負荷低減目標を公表

Hondaは、最もCO2排出の少ない工場で、最もCO2の少ない製品を生み出す企業を目指し、昨年5月に、全世界の製品及び生産活動におけるCO2を、2010年までに2000年比で10%以上低減させる自主目標を設定。今回、より幅広い事業活動領域での環境負荷低減への取り組みを強化するため、国内の事業活動における2010年度の環境負荷低減目標を6月13日に発表した。

Hondaは、これまで取り組んできた環境対応をさらに加速させ、目標達成に向けて取り組んでいく。

■2010年度の環境負荷低減目標

環境側面	対　象		項　目	目標（記載ないものは2000年度比）	
エネルギー・地球温暖化	物流（Hondaの荷主責任範囲）		CO2排出量	10%低減（2006年度比）	売上高当り
環境負荷物質	生産		VOC※1排出量	35%低減	四輪ボディ　塗装面積当り
資源循環	事業活動全体（主要連結対象48社）		廃棄物埋立処分量	全事業所ゼロ化	
	生産（Hondaの全5製作所）		廃棄物等発生量	10%低減	売上高当り
			水資源使用量	30%低減	売上高当り
	物流（KD部品・補修部品輸送、二輪完成車輸出）		包装資材使用量	45%低減	売上高当り
	自動車リサイクル	四輪車	ASRリサイクル率	70%以上※2	
		二輪車	リサイクル実効率	95%以上（2015年までに）※3	

※1 VOC（揮発性有機化合物）：主に塗料やシンナー中に含まれる有機溶剤に由来する、光化学オキシダントの原因となる化学物質
※2 車両全体としてのリサイクル実効率95%相当
※3 旧通商産業省「使用済み自動車リサイクル・イニシアティブ」によるリサイクル率の数値目標

NEWS 02 スーパースポーツバイク「CBR600RR」をフルモデルチェンジして発売

Hondaはスーパースポーツバイク「CBR600RR」を、フルモデルチェンジして5月24日に発売した。同車は、動力性能と車体の取り回しやすさの向上を目指し、従来モデルと比べて乾燥重量で約8kgの大幅な軽量化の実現に加え、空力と機能性を追求した流麗なカウルデザインを採用することで、大幅に走行性能を向上している。さらに、1気筒あたり2つのインジェクターによる緻密な燃料供給を行い、理想的な空燃比での燃焼を実現する電子制御式燃料噴射システム（PGM-DSFI）に加えて、ツインキャタライザーを採用するなど環境負荷低減に配慮し、平成19年国内排出ガス規制に適合させながらも、高い運動性能を両立したモデルとしている。

NEWS 03 環境年次レポート2006「第10回環境報告書賞」の「最優秀賞」を受賞

Hondaの2006年版環境年次レポートが、東洋経済新報社が主催する「第10回環境報告書賞」の「最優秀賞」を受賞した。この賞は、環境報告書の普及と内容の向上のため、1998年にグリーンリポーティングフォーラムと東洋経済新報社が創設したもの。Hondaは、多様な事業領域について目標・実績が明確に示されていた点、および世界各地に製造販売の拠点を持つ企業としてグローバル情報を十分に開示した点が高く評価された。

なお2007年版については6月26日に発行された。

NEWS 04 「自動車リサイクル法」による2006年度の再資源化等の状況を公表

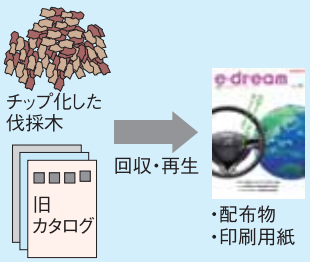
Hondaは、自動車リサイクル法に基づく、フロン類、エアバッグ類、シュレッダーダスト（以下、ASR）の2006年度再資源化等の実績を公表した。ASR引取台数の合計は33万3千台、重量にして5万7千トンであり、その内3万9千トンを再資源化。その結果、ASR再資源化率は68.6%と、前年度の59.6%に対し9%の向上。エアバッグ類は、7万7千台を処理し、回収での再資源化率は94.1%と、法定基準の85%を大幅に超える結果となった。また、フロン類は、前年の20万3千台より約4万6千台多い24万9千台を処理した。Hondaは今後も、リサイクル率の向上と適正処理に向け、努力を継続していく考えである。

e-dreamの用紙が変わりました

Hondaの連結グループ会社である（株）ホンダトレーディングでは、Hondaグループ内で発生する様々な紙類・木質類を回収・再生し、循環利用するモデルの構築を進めています。

2007年3月にグループ内で発生した伐採木を製紙原料として再利用した他、2007年4月より、モデルチェンジ等で不要となった旧車種カタログ類を回収・再生し、合計約50トンの再生紙を制作しました。今号より「e-dream」もこの再生紙を活用しています。

今後も、Hondaグループ内で発生する紙類・木質類を回収・再生する社内循環モデルを強化・推進していく予定です。



発行
本田技研工業株式会社　環境安全企画室
東京都港区南青山2-1-1 〒107-8556

発行日
2007年7月1日（年4回発行）

編集委員
西村紀彦　（アフターマーケット営業部）
岩渕えみ子　（CS・販売部）
茅島和真　（法人営業部）
有田省三　（サービス・部品販売事業部）
倉田文七郎（汎用営業部）
奥野　勉　（広報部）
落合英雄　（環境安全企画室）
山本真由美（環境安全企画室）
渡部　昭　（株）本田技術研究所
村山　孝　（株）本田技術研究所
金子幸作　（株）ホンダモーターサイクルジャパン
菅原文枝　（株）ホンダモーターサイクルジャパン

◎今号のテーマに添えて
今年5月、ニューヨーク市の市長は、名物の黄色いタクシー「イエローキャブ」を5年以内にハイブリッド車に切り替える計画を明らかにしました。環境配慮車が広く社会へ普及してきている中、カーライフを取り巻く私たちが今できること。Hondaでは、エコカーへのあくなき挑戦はもちろん、全社一丸となって、エコドライブの普及に努めています。本誌がその一助となればとの想いを込めて。

PRINTED WITH SOY INK

HONDA

ASYA80000707